CORPS LÉGISLATIF.

CONSEIL DES CINQ-CENTS.

MOTION D'ORDRE

FAITE

PAR CHALLAN,

Sur le projet de résolution relatif à la police de la navigation intérieure.

Séance du 4 ventose an 7.

CITOYENS REPRÉSENTANS,

C'EST pour éviter au Conseil une longue discussion sur le projet relatif à la navigation des fleuves, rivières & canaux, que je viens lui soumettre quelques réflexions

ſur un travail trop reſſerré peut-être en quelques parties, & trop généraliſé dans d'autres.

D'ailleurs, aſtreindre toute navigation à une même police, c'eſt oublier la différence que la nature a miſe dans le cours des fleuves & des rivières. Les uns courent rapidement ſur un lit rocailleux, les autres ſe traînent au milieu des bancs de ſable ; ceux-là coulent paiſiblement entre des bords d'un facile accès, & ceux-ci briſent leurs flots contre des rochers ; enfin, les marées augmentent la vélocité des uns, & le vent agite les autres. La manœuvre varie donc en raiſon de ces obſtacles ; car tantôt ce ſont des hommes, des chevaux ou des bœufs qui tirent lentement le bateau, tantôt il eſt dirigé par des râmes que meuvent des bras vigoureux, tandis qu'ailleurs une voile ſuffit pour faire voguer le plus lourd.

De ces vérités il réſulte qu'il faut des réglemens différens pour les rivières pacifiques, & pour les fleuves où la navigation ſe fait par vent & marée. Cependant ce dernier genre de navigation eſt oublié, & dans les diſpoſitions propoſées pour le premier, le commerce qui attendoit protection & ſûreté, ne trouve qu'un ſyſtême de prohibition & de contribution.

Sans doute il importe de pourvoir au travail des levées le long de certaines rivières qui, faute de réparations, ſe déchireroient & occaſionneroient la deſtruction & le ravage de fertiles campagnes & d'utiles établiſſemens.

Cette conſidération, ſans parler des rivières que l'on pourroit rendre navigables ou flotables, & des améliorations à faire, a probablement déterminé votre commiſſion à vous propoſer une taxe de navigation.

Mais, en rendant hommage aux intentions pures, aux vues politiques, aux connoiſſances nautiques & commerciales de la commiſſion, & ſpécialement de ſon rappor-

teur, n'eſt-il pas permis d'examiner ſi elle a choiſi le véritable moyen de ſatisfaire à la dépenſe; & ſi, faute de connoître les différens cours des rivières, elle n'a pas tronqué un projet qui devoit, comme le commerce pour lequel il eſt fait, embraſſer toutes les parties navigables de la République? je ſuis loin de reprocher cette lacune à la commiſſion : il y en aura toujours (parce que nul n'eſt univerſel), tant que le Conſeil ne prendra pas le parti d'adjoindre à la commiſſion des membres ayant chacun des connoiſſances locales ſur la navigation des divers fleuves & rivières, afin que, par le rapprochement de leurs connoiſſances, ils puiſſent coordonner des meſures générales, ſans contrarier dans les diviſions les réglemens de détails propres à chaque localité.

Quand je dis *chaque localité*, je n'entends pas que chaque rivière ou chaque ruiſſeau ait ſa police particulière; mais comme la nature elle-même, en donnant à la France des baſſins principaux, ſemble avoir uni le cours des grands fleuves & de leurs affluens, on peut facilement comprendre dans une même diviſion chaque rivière ou fleuve principal avec ſes affluens : notre collègue Maragon, à cet égard, nous en a fourni un exemple dans un excellent travail préſenté à la Convention le 24 fructidor an 4.

Pour vous prouver la néceſſité de cette diſtribution, & de la meſure que j'ai à vous propoſer, je vais parcourir rapidement les principales diſpoſitions du projet, & les oppoſer à la pratique.

S'il eût été poſſible de l'amender, j'aurois attendu la diſcuſſion; j'aurois ſoumis mes réflexions à mes collègues, & ſur-tout au rapporteur, avec lequel je me ſuis déja entretenu, & dont je connois la bienveillance : mais le préalable que je réclame n'eſt pas au pouvoir de la commiſſion. J'eſpère que le moment d'attention que je de-

mande au Conſeil ne ſera pas perdu pour le travail définitif : je ſerai bref.

TITRE PREMIER.

Les principes généraux de la navigation ſont annoncés dans le premier titre.

Ces principes épars dans les nombreuſes ordonnances de notre ancienne légiſlation ont influé ſur l'incohérence du projet qui, au lieu de principes, n'a recueilli que des détails partiels & inſuffiſans.

Il ſuffit pour s'en convaincre de jeter les yeux ſur le mode d'indemnité énoncé en faveur des uſagers ou propriétaires riverains. La conſtitution n'excepte aucun cas, & la réſolution crée des exceptions ; même dans le cas où elle admet l'indemnité, elle la ſoumet à l'arbitrage du Directoire : cependant le Directoire ne peut être ni le juge des titres, ni l'arbitre des intérêts privés (1).

(1) Le Corps législatif lui-même ne peut déterminer l'indemnité que d'après une expertise contradictoire.

Les articles III et V, que l'on auroit dû réunir, *disent que l'on justifiera de ses titres* ; *que lorsqu'ils auront été reconnus valables, on aura droit à une indemnité.* Mais il faut déterminer la nature et l'origine du titre soit féodal, soit patrimonial ou mixte, puis décider qui fera la reconnoissance, et comment s'effectuera l'indemnité ; d'où il suit que le titre est incomplet ou contraire à la constitution. Sans doute les titres doivent être discutés par les administrations ; mais lorsqu'il s'agit d'exproprier un citoyen, le Corps législatif doit prononcer sur le cas où l'indemnité est due, sur la quotité de l'indemnité et l'époque où elle doit être acquittée.

Les art. X, XI, XII, XIII et XIV, relatifs aux chaussées, moulins et usines, ont les mêmes vices ; il faut une vérification préalable, en présence des propriétaires qui doivent être entendus, au procès-verbal de visite, et devant l'administration à laquelle il faut donner des règles certaines pour prononcer.

TITRE II.

Le titre II traite *des eaux, de leur lit & de leur cours.*

Devoit-on oublier leurs ſources ſans la conſervation desquelles on s'occuperoit en vain de l'eſpace qu'elles parcourent.

Devoit-on négliger d'établir des rapports fréquens entre l'adminiſtration foreſtière & celle de la navigation ? car perſonne n'ignore que les grands réſervoirs de la nature ſont établis dans les montagnes couvertes des antiques forêts que notre imprévoyance détruit ſi rapidement (1).

Si enſuite on parcourt le titre, on eſt étonné de voir l'article XIX prohiber tout obſtacle, & ordonner qu'il ſera enlevé aux frais des contrevenans, ſans dire comment on mettra le délinquant en demeure, ni par qui ſera prononcé l'amende ou l'enlèvement.

Les mêmes obſervations s'appliquent aux articles XX, XXI, XXII, ſur ceux qui détournent les eaux ou excavent leur lit, ſous prétexte de tirer des ſables.

Les peines appliquées au premier délit devroient coïncider avec les cas prévus par la police rurale. A l'égard du ſecond, je ſais qu'il ne faut pas affouiller les chemins appelés *chevalis*; que ſi on excavoit même dans d'autres

---

(1) On a observé que les deux grands fleuves qui prennent leur source l'un dans le Cantal, et l'autre dans les Pyrénées, qui chaque année débordoient de leur lit jusqu'à trois ou quatre fois, s'y sont presque maintenus depuis l'an 4. La chaleur des étés n'a cependant pas fait époque dans l'histoire météréologique : l'effet est naturel ; il est celui de la plus grande action du soleil sur l'humide privé de tout ombrage par la suppression des conducteurs de l'atmosphère. Nous aurons accasion, dans les titres suivans, d'énoncer d'autres causes, mais qui toujours émanent du même principe, la destruction des arbres.

endroits le lit des rivières, il en réſulteroit des ravins qui pourroient donner à l'eau des directions nouvelles. Mais il eſt indiſpenſable de tirer du ſable pour les beſoins de la maçonnerie, ceux des ponts & chauſſées, & enfin, pour fournir du leſt, &c. Les adminiſtrations doivent donc être autoriſées à délivrer, avec précaution, les permiſſions ſuivant le beſoin, & dans les lieux où l'extraction ne peut être nuiſible, & qu'il eſt quelquefois utile de deſſabler.

L'article XXIV n'eſt pas plus admiſſible. Quoi ! en cas de naufrages, on charge les agens de la navigation de retirer de l'eau l'objet naufragé; faute par le propriétaire de le faire, l'on attribue ces épaves au tréſor public : mais ſi le naufrage eſt l'effet du malheur, ce ſont des ſecours que mérite le nautonnier, & non une punition; ſi c'eſt un échouement volontaire pour produire une alluvion, la peine de l'enlèvement eſt inſuffiſante; ſi c'eſt un échouement néceſſaire pour radouber & réparer le bâtiment, il faut faire déterminer le local par les adminiſtrations (1).

---

(1) Ce soin ne devroit-il pas être confié aux administrations? D'ailleurs, pour confisquer ainsi le bien d'un malheureux naufragé, quand et comment constatera-t-on le refus? le délai de dix jours est illusoire, puisque souvent il faut plus de temps pour avertir le propriétaire, qu'il faut quelquefois attendre la cessation d'une force majeure, telle qu'une crue d'eau, etc.

Si c'est faute de moyens, pourquoi ne pas donner assistance, au lieu de confisquer? Jadis, et une foule d'ordonnances du bureau de la ville l'attestent, lorsque les glaces ou la crue des eaux entraînoient des bateaux, des bois ou charbons, le droit de suite appartenoit au propriétaire; un salaire modéré étoit la rétribution de celui qui avoit pêché l'objet; le bureau central, le ministre de la police ont pris des précautions pareilles après la dernière dé-

TITRE III.

Je paſſe au titre III.... Il eſt copié en grande partie dans l'ordonnance de 1672, ſur la conſervation des rivages & chemins de hallage. Si l'on conſidère que cette ordonnance fut faite ſeulement pour la rivière de Seine & ſes affluens, & qu'excepté quelques articles qui ſont communs avec l'ordonnance des eaux & forêts, le ſurplus n'eſt pas généralement applicable, on ſera étonné de voir ce titre borné preſqu'à cette ſeule répétition, ſans toutefois produire les mêmes effets : car alors le bureau de la ville étoit aſtreint aux formes des juriſdictions, & ici, faute d'avoir déterminé l'attribution, l'exécution

bacle : on devroit donc retrouver cette mesure bienfaisante dans une résolution du Corps législatif.

A l'égard des échouemens volontaires à deſſein d'alluvion, on ne sauroit être trop sévère ; ce délit obstrue les rivières et anticipe ſur le domaine public, à dessein de se l'approprier.

Souvent même il est des cas où, quoique l'échouement soit l'effet d'un naufrage, il faut enlever sans délai, sur-tout lorsque le bâtiment est naufragé dans un lieu de passage, parce que les sables venant à l'emplir, il n'y auroit plus moyen de l'enlever par la suite.

Ainsi toutes ces mesures adminiſtratives doivent être seulement indiquées, et ensuite confiées à la prudence des administrations.

Il doit en être de même du paragraphe qui prohibe la navigation pendant la nuit, attendu que dans les eaux soumises à la révolution des marées, cette mesure n'eſt pas applicable.

Elles doivent également régler les précautions à prendre pour se garer, découpler, etc. ; car ce travail diffère suivant la nature des courans et des batteaux de transport.

A l'égard de l'obligation de prendre des lettres de voitures, cette question doit être discutée avec la résolution sur le commerce ; elle sembleroit devoir être facultative, et non obligatoire.

ſemble être abandonnée au premier venu ; & en tout, le titre ne laiſſe pas de bleſſer le droit conſtitutionnel de propriété, puiſqu'il tend à démolir une grande partie de beaucoup de communes ; cependant tous ceux qui ont examiné les chemins, ſe ſont convaincus qu'il importoit moins d'en augmenter le nombre, que d'empêcher la dégradation de ceux qui exiſtent, d'autant plus faciles à détruire qu'ils ſont minés, & par le temps, & par les fluctuations d'un élément dévaſtateur, qui tantôt mépriſe les digues qu'on lui a données, les couvre ou les enlève ; & tantôt s'en éloigne, & encombre l'intervalle de graviers, en ſorte que telle commune qui jouiſſoit du bénéfice de la navigation, s'en trouve privée (1).

---

(1) La perte des eaux, dont se plaint la navigation intérieure, a deux causes locales, ou les entreprises des propriétaires qui font des encaissemens, établissent des plantations, ou la dégradation des berges que commettent les mariniers, qui, par ce moyen, élargissent le lit des rivières par l'augmentation de la surface.

Il faut donc déterminer le chemin de halage, et il ne suffit pas de prévoir le cas où la rivière change de lit, mais encore celui où le passage vient à changer de côté.

Il ne faut donc pas autoriser, ni une conservation, ni une destruction absolue ; car il est des cas, par exemple lorsque les berges sont très-hautes, où l'on peut, sans inconvéniens, permettre les oseraies qui se coupent tous les ans, ou qui peuvent l'être d'un instant à l'autre ; loin d'être nuisibles dans cette poſition, leur flexibilité soutient les cordes, & leur masse empêche les terres de s'écrouler dans le canal et de l'obstruer. Le rapporteur l'a senti dans son rapport, pag. 21, lorsqu'il dit : et sur-tout de nombreuses plantations d'oseraies, et autres arbrisseaux obtiendront cet avantage.

Dans ce cas et dans tout autre où il est juste de permettre au propriétaire de prendre des mesures pour la conservation de sa propriété ; il convient également de l'astreindre à une autorisation spéciale de l'autorité publique.

Ainſi il faut s'en rapporter aux administrations pour décider, aprèt

Prévoir les directions qui pourroient s'établir, les empêcher, par des obstacles ou de nouvelles issues, telle doit être la sollicitude d'une administration conservatrice, & je ne vois rien dans le projet qui puisse seconder cette sollicitude.

TITRE IV.

Le titre IV propose des mesures de police *dans les ports & sur les gares*.

Les lieux où le commerce peut jouir de l'avantage des ports sont très-rares, sur la plupart des rivières ils ne peuvent suffire. Il seroit peut-être impossible de satisfaire aux besoins d'un comerce étendu, si les bateaux ne se plaçoient dans d'autres lieux, le long des bords & dans des rades; là un genre de police doit être établi, mais il doit différer de celui d'un port fermé. Le radoub des bâtimens mérite également l'attention de l'administrateur, car souvent ce travail ne peut se faire sans l'échouage, lequel doit être surveillé dans un lieu spacieux, d'autant

---

avoir entendu les ingénieurs et les parties, et en cas de contravention, renvoyer aux tribunaux pour l'application de la peine, et ordonner l'exécution sur les objets prohibés, ainsi que cela se pratique pour les alignemens.

La défense de paître sur le chemin de halage n'est pas, sans doute, pour le propriétaire, qui ne perd pas sa propriété par cette espèce de servitude.

En réglant la conduite relative du bateau montant et descendant, ou dans les gares, on n'a pas prévu que dans de certaines rivières, il y avoit de bateaux matés; que lorsqu'ils sont stationnés, il faut tourner la corde du bateau concurrent, ou la faire sauter par-dessus, ce qui est toujours difficile : il faudroit donc déterminer par qui, quand et comment se fera cette opération, ou s'il ne conviendroit pas d'obliger le bateau stationné avec ses mats de rester au large sur ses ancres.

plus qu'il contribue fortement & rapidement à la dégradation des berges, des ports ou des rades.

Ces dispositions principales ont échappé, tandis que l'on en rencontre dans la résolution quelques autres impraticables, ou au moins minutieuses (1).

Si ensuite on considère les dispositions pénales comprises dans ce titre, presque par-tout on les trouve contraires à celles contenues au code pénal; cependant il doit y avoir identité de peine, lorsqu'il y a identité de délit, qui pour être commis sur un élément différent, ne change pas de nature: des circonstances peuvent l'atténuer ou l'aggraver; mais c'est justement par cette raison qu'il faut en référer au code pénal, qui a classé les délits & leurs circonstances, d'après lesquels les questions peuvent être clairement posées aux jurés; s'il y a des lacunes, il faut les remplir; & c'est précisément là le but du travail que vous avez imposé à votre commission de la classification des lois (2).

---

(1) Celles comprises dans les art. LVI et LVIII, par exemple. qui sont relatives aux gouvernaux; il en est de tellement massifs que la précaution seroit impossible.

(2) La première question que l'on fait en lisant le projet c'est de demander si les dispositions pénales seront différentes, lorsque le délit aura lieu dans un bateau à la garre ou dans un bateau en course; si le crime changera de nature, parce qu'il sera commis sur un port au lieu de l'être sur un marché ou toute autre place publique; Si l'incendie des bateaux ou marchandises cessera d'être un crime, parce qu'il n'est pas prévu dans la résolution, quoiqu'il le soit par l'art. XXXII du code pénal.

Les autres crimes le sont, art. LXI et LXII. Celui de vol, par exemple, est désigné, art. II, section II, titre II et suivans: le code pénal désigne les divers cas, soit sur un grand chemin, rue ou place publique; or le port, la gare, le fleuve, ne sont-ils pas

Circonſcrire, comme fait le projet dans deux articles, les délits qui peuvent ſe commettre ſur les rivières, ports & gares, c'eſt diminuer les nuances qui ſervent à la conviction des jurés, & leur ôter, ainſi qu'aux juges, les moyens d'atteindre les coupables, ou d'abſoudre les innocens.

TITRE V.

Le titre V traite des *mariniers, ouvriers, & de leurs ſalaires.* Quoique ce titre ne ſoit pas le plus long, il m'a paru un des plus délicats à traiter. Si le légiſlateur n'a pas cru devoir s'immiſcer dans la fixation des ſalaires du cultivateur & de l'artiſan, ſur quoi fonderoit-il ſa ſollicitude ſur la fixation du ſalaire des mariniers ? Liberté & concurrence, voila le principe vivifiant du commerce; & la navigation, qui en eſt une branche des plus étendues, doit particulièrement en jouir. C'eſt au chef de l'entrepriſe à faire ſon marché avec ſes compagnons avant

---

le grand chemin, la place où le bateau et sa marchandise sont confiés à la foi publique ? Suppose-t-on que les marchandises contenues dans le bateau sont exposées en vente ? le code indique le vol fait dans les boutiques, magaſins et sur les marchés ? Est-ce dans une galiote, paquebot ou autre bateau transportant des voyageurs ? alors c'est une voiture publique, et l'art. XX prononce contre ceux qui volent dans les voitures, par eau ou par terre.

Il est cependant un délit non prévu textuellement par le code pénal ; c'est celui désigné par l'art. LXIII de la résolution, que peuvent commettre ceux qui délient, volent, ou coupent les cordages par lesquels sont retenus les bateaux ; mais cet article confond la question intentionnelle avec la question de fait. Ne pourroit-on pas, au surplus, à ce délit appliquer les art. XXXV et XXXIX contre ceux qui occasionnent des degâts aux propriétés mobilières ou immobilières ? alors on en déduit la question de méchamment, à dessein de nuire, à dessein de vol, &c.

que de ſe les aſſocier ; & ce contrat, verbal ou écrit, devra être exécuté comme tous les autres contrats, pourvu que la preuve en ſoit acquiſe : on ne voit pas même la néceſſité d'attribuer excluſivement la connoiſſance du paiement & ſalaire d'ouvriers aux tribunaux de commerce, ſouvent éloignés du lieu où s'élevera la conteſtation ; pourquoi décliner la juriſdiction bienfaiſante & paternelle des juges-de-paix, qui, d'un mot, peuvent ſouvent terminer le différent entre le chef & le compagnon (1).

TITRE VI.

Le titre VI *établit les compagnies d'aſſurance*. On ne ſait pas ſi cet établiſſement convient à une navigation intérieure qui ne coure point le riſque des corſaires, ni celui des tempêtes, car quelques gros temps ou quelques avaries ne méritent pas ce nom. Si au contraire on s'eſt trompé dans l'expreſſion, & que l'on ait voulu ſeulement remplacer les mariniers locaux qui prêtent aſſiſtance au marinier paſſant, tel que le font dans quelques lieux ce que l'on appeloit autrefois les maîtres & aides des ponts & pertuis, l'on a manqué ſon but ; car des compagnies ne remplaceront pas l'expérience de ces hommes de rivière, qui travaillent perſonnellement : elles les emploieront ſans doute ; mais en faiſant un bénéfice ſur les ſueurs de ces infortunés, qui ſeuls courroient les riſ-

---

(1) Autrement ce seroit nuire à la partie la plus pauvre, lui dénier la justice par l'importunité d'un déplacement dispendieux & sans objet.

La compétence des tribunaux de commerce, réglée en partie, ainsi que le proposa notre collègue Duplantier dans la séance du 12 nivose, me paroît plus juste et préférable ; c'est à la discussion de ce projet qu'il faudroit renvoyer cet article.

ques & auroient la peine (1). Législateurs, craignez les compagnies financières; elles savent étendre leurs droits, & créer le monopole.

---

(1) Pour juger si les compagnies d'assurance remplaceront utilement ces hommes chargés de faire la manœuvre au montage des ponts & aux passages périlleux, il faut savoir que ce n'étoit pas des *messieurs* , mais des citoyens vigoureux , fournissant leurs propres bras , avec les flettes , bateaux et harnois nécessaires aux manœuvres différentes suivant les localités. Jamais les conducteurs par eau n'ont refusé de s'en servir ou de les payer. Les plaintes n'ont eu lieu que dans un temps où les administrations avoient peine à faire entendre le langage de la raison , et par le fait , non des anciens aides, mais de quelques audacieux qui vouloient les exclure du service. Ce sont au contraire des compagnies d'assurance organisées , qu'on s'est plaint sur l'Escaut. D'ailleurs une police sevère peut empêcher que ces risques renaissent , et enfin ne peut-on pas autoriser les administrations locales à choisir, dans chaque lieu où le service des aides seroit reconnu utile , un nombre de mariniers bien famés qui , sans privilége exclusif , mais moyennant un salaire fixe calculé sur la nature du service , pourroient être employés par les voituriers par eau. Les administrations les surveilleroient , les destitueroient , les suspendroient , et par là on assureroit un travail indispensable. Que l'on ne vienne pas répéter que sans cautionnement il n'y a point de responsabilité : les hommes choisis n'auront-ils pas celle de leur besoin , de leur expérience et de leur probité , qui vaut bien celle de l'argent ? et dans le temps que ce métail faisoit tout , qu'on avoit mis ces malheureux en charge : vénalité que n'imite que trop le cautionnement proposé , si ce n'est qu'il seroit peut-être plus fort ; car le prix en étoit si modique qu'il eût été insuffisant pour indemniser de la perte du plus petit bateau , il n'est pas connu qu'il en ait péri aucun par le fait des nautonniers.

Mais si on rejetoit ma proposition , et que l'on persistât dans l'établissement des compagnies ; qu'arriveroit-il si cet établissement n'avoit pas lieu , ou s'il n'avoit lieu que partiellement (car enfin il est facultatif) ? le voiturier par eau qui fait le travail de sa route avec quatre ou six compagnons , et qui espère trouver des secours à chaque passage difficile , en sera donc privé , et obligé de se munir d'un plus grand nombre de compagnons ; ainsi , ou le commerce sera entravé , ou écrasé de frais.

TITRE VII.

Le titre VII *impofe une taxe de navigation.* S'il eft néceffaire de fubvenir aux frais qu'occafionne l'entretien du marche-pied des canaux & des rivières, ainfi que des autres ouvrages d'art qu'exige leur cours, doit-on y pourvoir par une taxe ? c'eft une queftion qu'il falloit d'abord difcuter, & examiner fes effets fur la profpérité, la célérité du commerce (1), dont les marchandifes augmenteront de prix, non en raifon directe des droits, mais de la préfomption des dangers à courir.

En fuppofant que l'on parvienne à diminuer le danger de cette taxation, a-t-on bien réfléchi fur le véritable mode de perception & fur la quotité du droit ? Sans doute, citoyens légiflateurs, votre intention feroit que la contribution fût proportionnelle aux frais d'entretien (2). Or la navigation eft moins coûteufe fur un cours naturel que fur un canal artificiel, fur une rivière qui permet l'ufage de la voile ou de la rame, que fur celle qui ne peut être remontée qu'à force de chevaux ou de bras d'hommes. Si, comme je dois le croire, vous voulez éviter les fur-

(1) Cette taxe est onéreuse et périlleuse, onéreuse par le nombre des commis, par l'interruption que le commerce éprouvera s'il faut calculer les distances, peser, jauger et contester sur la quotité du chargement ; périlleuse, parce qu'elle multipliera les abordages, les chances des avaries.

(2) Déja notre collègue Bezard, dans une motion d'ordre pleine de sages réflexions, a démontré combien l'augmentation des tarifs sur les canaux de Briare et de Loing avoit été préjudiciable. Que seroit-ce donc, si, comme le veut l'art. CIII du projet, on l'établissoit *indépendamment des droits de canaux* déja créés ?

taxes & les vexations inquifitoriales, il faut que la taxe puiffe fe percevoir fans vérification ni calcul ultérieur : il ne faut donc pas percevoir en raifon du poids, dont l'évaluation fera toujours fautive; car toute la charge qu'il faudra pour vaincre la denfité du fluide, fera toujours en perte pour le droit & au profit du voiturier. (1)

J'ai dit que fi vous vous déterminiez à établir une taxe quelconque, vous voudriez qu'elle fût proportionnée. Eh bien ! calculez la dépenfe d'après le projet feulement : fur un développement de vingt-cinq myriamètres, il ne peut guère y avoir moins de quatre bureaux. Ces quatre bureaux, d'après la fixation des traitemens, coûteront 30,800 fr. Si vous ajoutez les gratifications, les remifes du receveur général, les dépenfes imprévues, vous n'aurez

---

(1) L'opération indiquée fous le nom de *thouille*, terme non générique, mais qui est fondé sur la prife d'eau, donnera-t-elle des réfultats bien essentiels? Pour cela il faut suppofer qu'il y a toujours la même profondeur; que le fluide est toujours également résistant, et que l'on chargera toujours d'assez grandes masses pour produire quelque effet. Car si un homme entre dans une nacelle, fon poids sera sensible; mais si c'est sur un grand bateau, il sera nul; et plus il sera d'une grande surface, plus il s'établira de points intermédiaires entre le point fixe et celui où la différence sera sensible; points dont faura toujours profiter l'intérêt particulier, quelque soit le moyen mécanique que l'on emploie, même quand l'on auroit une table des rapports de l'eau, et des pesanteurs spécifiques de chacune des matières dont le bateau seroit chargé, sans même comprendre la difficulté de cuber des matières de formes différentes, et qui laissent des vuides inégaux, ni prévoir les cas où la baisse des eaux contraint le voiturier à avoir des allèges dont il se débarrasse aussitôt qu'une eau plus forte le lui permet. Si dans chacun de ces cas l'on fait de nouvelles visites, il y aura des retards; si l'on n'en fait pas il y aura fraude. Il est plus simple de fixer le droit à raison du mètre de longueur et de largeur du bateau, que l'on acquittera au départ ou à l'arrivée, et dans un petit nombre de points intermédiaires.

pas moins de 50,000 fr. à acquitter avant que de prélever un centime pour la dép nse d'entretien. (1)

Je fais que les bateaux portent par proportion infiniment plus que les voitures par terre ; mais de ce que ce *maximum* eft deux ou trois cent fois au-deffus, s'en fuit-il qu'il faille centupler la perception ? non ; car ce feroit là porter à l'excès ; mais cet excès peut encore réfulter du mode, & rappelez-vous à cet égard les anciens droits de clerc-d'eau ; ils étoient modiques en apparence, mais la multiplicité des barrages les rendoit infupportables, & vous ne voudrez pas réorganifer ces vexations ni recréer des agens qui feuls profiteroient de la perception. (2)

Le titre VIII les établit ces agens de navigation ; mais en les créant, a-t-on calculé l'étendue de pouvoir qu'on leur confie par-tout ? Ici je les vois décidant des obftacles que l'on apporte à la navigation ; là imprimant fur un bateau le figne de la réprobation, & obligeant le propriétaire à le déchirer. Prefque nulle part je ne les vois foumis aux autorités adminiftratives ou judiciaires : feulement, article CXIV, je lis que les procès-verbaux des

---

(1) Cette dépense se compose de l'entretien des chemins, du curage des rivières, du falaire des ingénieurs, de l'établissement des pieux de garde, des pieux d'attache, des ponceaux sur les rivières affluantes, non placés sur la ligne des grandes routes, de la caffe des glaces, du balissage, etc.

(2) Je redoute ces percepteurs répandus sur la surface de la République : loin d'être attachés à la profpérité commune, elle leur importe peu ; égoïstes par nature, ils ne voient que leur intérêt, et sont prêts à servir la première autorité qui voudra acheter leur service ; ainsi ces hommes étrangers au fol inclinent nécessairement vers la monarchie.

agens de rivière devront être affirmés lorſqu'ils emporteront peine afflictive : ainſi, dans l'eſpèce & dans beaucoup d'autres, ils ſeront juges & parties. (1)

Pourquoi donc cette ſuperfétation d'individus & cette étendue de pouvoir? Eſt-ce qu'il n'y a pas des adminiſtrations, des agens, des adjoints, des commiſſaires de police, des ingénieurs? & s'il eſt beſoin de quelques gardes-ports ou de rivières, n'eſt-ce pas ſous l'autorité immédiate des fonctionnaires publics qu'ils doivent être placés? Il faut concentrer l'action de la loi dans la main du magiſtrat du peuple : ſa voix ſera plus paternelle & plus facilement entendue.

J'aurois dû ſans doute vous épargner une partie de ces réflexions; mais il étoit néceſſaire de prouver 1°. l'inſuffiſance du projet; 2°. que le temps qui auroit pu s'écouler jusqu'au moment de la diſcuſſion ſeroit perdu pour la police de la navigation; 3°. que, pour parvenir à faire une bonne loi ſur cette matière, & à propoſer des vues plus étendues, diviſées par titres communs à toute la République & ſpéciaux à chaque genre de navigation, il faut des connoiſſances qui ne peuvent ſe trouver que dans ceux qui ont des lumières ſur chaque genre de navigation, & que, pour les réunir en un ſeul faiſceau, il faut appeler à la commiſſion ceux de nos collègues qui habitent des communes placées ſur le cours des principaux fleuves & rivières de la République.

Tels que

La Loire, La Garonne, Le Rhône, La Seine Et le Rhin,	Et leurs affluens.

(1) Malheureux riverains, pauvres mariniers, que je vous plains combien il vous faudra faire la cour à ces agens! et chacun sait la politesse qui sera de leur goût.

C'eſt pourquoi je demande le renvoi de mes obſervations à la commiſſion, & l'adjonction des collègues qui ont des connoiſſances ſur la navigation des rivières que je viens de citer.

Nota. Cette motion a été concertée entre les représentans *Boulay-Paty*, *Lafargue* (de la Gironde), *Challan*, et signée des représentans *Després* et *Descloƺeaux*, avant le message du Directoire qui réclame une taxe de navigation pour réparer les dégâts occasionnés par les inondations et les glaces. Ce message, loin de contrarier les propositions de cette motion, ne fait que prouver la nécessité de s'en occuper; et peut-être auroit-il dû être renvoyé à la même commission sans en créer une spéciale.

A PARIS, DE L'IMPRIMERIE NATIONALE.
Ventoſe an 7.